Nr. 9. Kraków, dnia 1 Maja 1897. Rocznik II.

Adres Redakcyi i Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Wszelkie Listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne niezapieczętowane nie podlegają opłacie pocztowej.



Prenumerata wynosi:

W Krakowie: (bez odsyłki)
[illegible]

W Austryi:
rocznie . . . . 1 zł. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „

W Niemczech:
[illegible]znie . . . . . . 3 marki.

We Fra[illegible]
[illegible] . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników Plac Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego [illegible]

Reformy ministra Guttenberga.

Minister komunikacyi wydał do wszystkich zarządów kolejowych rozporządzenie, ograniczające ruch pociągów towarowych w niedziele i pewne dni świąteczne. Rozporządzenie wchodzi w życie z dn. 1 stycznia 1898 r. i obejmuje następujące przepisy:

1. Ruch towarowy na kolejach, z wyjatkiem przeprowadzania bydła i wysyłek pospiesznych należy w niedziele i w dniach oznaczonych w punkcie 3 powstrzymać, o ile możności, bez równoczesnego przedsięwzięcia obszerniejszych urządzeń bu[illegible] ruchu albo personalu. Wolno jednakże w niedziele i oznaczone dni świąteczne kursować pociągom towarowym, o ile to jest koniecznem ze względu na szczególne potrzeby ruchu lub na konkurencyę z zagranicą.

2. Również wolno przewozić nawet w niedziele i święta takie towary, które z gospodarczych względów nie cierpią zwłoki, jak np. łatwo psujące się itd. Bez względu na poprzednie umowy między sąsiedniemi zarządami kolejowemi, pozostawia się późniejszemu porozumieniu się na podstawie zrobionych doświadczeń do rozstrzygnięcia, jakie takty tutaj zaliczyć należy

3. Święta, w które ma się ograniczyć ruch towarowy, są: a) Nowy Rok, b) drugi dzień Bożego Narodzenia, c) Wniebowstąpienie, d) drugi dzień Zielonych świąt, e) Boże Ciało, f) dzień Wszystkich Świętych, g) pierwszy i drugi dzień Wielkiejnocy.

4. Czas wolny w niedziele i święta liczy się od północy do północy. Wystarczy jednakże, jeżeli ruch towarów ustanie na czas od 4 godz. rano do 8 wieczór, a pierwsze ranne i ostatnie wieczorne godziny będą użyte na przeniesienie służby w odpoczynek i odwrotnie.

5. Personal jazdy ma mieć możność przepędzenia wypoczynku na stacyi domicylnej. Należy przeto personal najpóźniej o 4 godz. rano odwieść do stacyi domicylnej i do 6 godz. wieczór uwolnić ze służby, jeżeli przypadkowo ruch osobowy, albo zastępstwo nie wymaga innego urządzenia.

6. Podczas najżywszego ruchu można czasowo ograniczyć albo zupełnie znieść spoczynek niedzielny przy pociągach towarowych na poszczególnych liniach lub na całym terenie.

7. Terminy dostarczania mają być w drodze odnośnej zmiany regulaminu ruchu przedłużone o te niedziele, względnie święta, w które ruch towarów spoczywa. Ponieważ ministerstwo kolei kładzie szczególną wagę na to, ażeby rozporządzenie przeprowadzić w porozumieniu z zarządami kolejowemi, a wydaje się najkorzystniejszem dla przyspieszenia sprawy rozpatrzeniu jej na konferencyi, przeto zaprasza się sz. zarząd, aby wysłał reprezentanta na naradę, która się odbędzie we czwartek dnia 22 b. m. (kwietnia) o godz. 11 przed połud. w sali posiedzeń ministerstwa kolejowego.

Po przeczytaniu powyższego obszernego rozporządzenia każdy, znający choć trochę stosunki kolejowe, musi się mimowoli zapytać: Na co to wszystko? Czy p. Guttenberg zamierzał rzeczywiście coś zrobić, czy chciał tylko znowu odegrać komedyę „przyjaznych“ uczuć dla służby kolejowej? Dwa bowiem wnioski można wyciągnąć z owego rozporządzenia; oto — bez względu na zamiar p. ministra — widać w niem pierwsze: zwyczajną w Austryi obawę przeprowadzenia jakiejś rzeczywiście korzystnej reformy, któraby nie zgadzała się z interesami klas posiadających, a powtóre: zupełną nieznajomość u p. Guttenberga stosunków i rzeczy, które on właśnie najlepiej znać powinien. P. minister tak dalece nie ma pojęcia o tem wszystkiem, o czem z urzędu musi mówić w swojem rozporządzeniu, że aż sam musi to uznać — i zwraca się do zarządów kolejowych w nadziei znalezienia lepszych wiadomości.

Boć przecie, kiedy mowa o ruchu towarowym w niedzielę i święto, to każdy kolejarz jedno tylko może mieć żądanie i jedną tylko reformę uważa za możliwą. Kto chce usunąć te wadliwe stosunki, panujące tylko gwoli wygodom i interesom bogatych fabrykantów i kapitalistów, ten — rzecz naturalna — musi poprostu zakazać ruchu towarowego w niedziele i święta. I zakaz taki istnieje w Anglii, Francyi, Szwajcaryi, Belgii, nawet w Niemczech — u nas tylko dotąd zdobyć się nań nie mogli, w ciągłej trwodze przed zrażeniem sobie bogatych panów. A kiedy wreszcie zaczepiono o tę drażliwą kwestyę i postanowiono pójść za przykładem odważniejszych sąsiadów, to — rzecz znowu naturalna — musiano temu wszystkiemu nadać swojski, specyalnie austryacki pokost. Z zakazu, któryby mógł przynieść służbie kolejowej ulgę i stanowić zarazem krok naprzód w ustawodawstwie społecznem Austryi, p. minister zrobił prawdziwą karykaturę. Tu już nawet nie połowiczność austryacka, ale przebija się wprost tylko chęć udania, że się coś zrobiło, kiedy się właściwie nic nie robi. Bo cóż powiada ministerstwo dalej? „Ruch towarowy należy w niedzielę i święta zatamować“... Bardzo pięknie — a tylko że jeszcze niestety nie koniec, bo zaraz następne zdanie żąda, aby, broń Boże, nie porobić przez to jakichś „niepotrzebnych“ wydatków, a więc przedewszystkiem nie pomnożyć personalu. Trudno rzeczywiście zrozumieć, jak sobie minister przedstawia ograniczenie służby w niedzielę bez powiększenia personalu. Wszakże już teraz, bez owego rozporządzenia, daje się odczuwać brak odpowiedniej ilości sił służbowych. To też chyba tylko na koszt innych robotników możnaby przeprowadzić przepisany wypoczynek; a czy byłoby reformą obciążanie już i tak do ostatecznych granic obarczonych kolejarzy?

Rzecz więc tak się przedstawia, że — pomimo paradoksalności twierdzenia — rozporządzenie o wypoczynku byłoby możliwem do przeprowadzenia tylko wtedy, gdyby wcale wypoczynku nie było. Niewprowadzenie w życie rozporządzenia ministeryalnego uczyni je dopiero zrozumialszem dla umysłu ludzkiego. I w rzeczy samej dalsze punkty tego rozporządzenia wykazują jak najjaśniej, że nie chodzi tu wcale o wypełnienie przepisu. Druga część pierwszego punktu, punkt drugi, czwarty, szósty, siódmy — to wszystko stanowi ograniczenie tego jakby zbyt śmiałego zdania, że „ruch towarowy ma być powstrzymany w niedziele i dni świąteczne“. A więc „w razie potrzeby“, „dla konkurencyi z zagranicą“, „podczas żywszego ruchu“ i wreszcie „zależnie od uznania poszczególnych zarządów“! W takim nawale najrozmaitszych wypadków i możliwości ginie zasada wypoczynku, jakby przestraszona, że wogóle śmiała wyjrzeć na światło dzienne — w Austryi! Na austryackich kolejach wypoczynek! Ministerstwo kolejowe robi tu wrażenie skąpca, który jedną trzesącą się ręką podaje podarunek, a drugą szybko go wyrywa i chowa. Jestto bowiem najbardziej niesympatyczny i dla nas wprost wstrętny rys owego rozporządzenia, że swoją „reformę“ uważa za jakiś podarunek, ofiarowany z łaski: stąd te różne ograniczenia, stąd oddanie tych przepisów pod uznanie władz poszczególnych dyrekcyj. Dziwić się tylko musimy — powiedzmy delikatnie — naiwności p. ministra, względnie autora rozporządzenia, który

Gerhart Hauptmann.

DRÓŻNIK THIEL.

(Dokonczenie).

Łagodny podmuch wieczorny wionął po gęstwinie, w różowo-płomiennych puklach zwieszały się obłoki z zachodu.

Na sto kroków może ścigał tak ową niewidzialną postać, aż wreszcie, jak gdyby beznadziejnością zdjęty, stanął, wyciągnął ręce, prosząc, zaklinając. Natężał wzrok, przysłonił oczy dłonią, chcąc jakoby dojrzeć jeszcze w oddali wizyę. W końcu ręka opadła, twarz stała się bezmyślną, odwrócił się i oddalił drogą, którą przyszedł. Słońce rzuciło ostatnie swoje promienie na gęstwinę i zgasło. Pnie sosen wplatały się niby blade, zbutwiałe szkielety w korony, które spoczywały na nich, jakby szarawoczarne warstwy przegniłej pleśni. Wśród ciszy słychać było stukanie dzięcioła. Po zimnej, ciemno-stalowej przestrzeni nieba płynęła już tylko spóźniona gromadka różowych obłoczków. Wiatr dął chłodem, dróżnik uczuwał dreszcze. Wszystko wydawało mu się tu nowem, nieznanem. Nie wiedział, czem jest to, po czem chodzi, ani czem to, co go otacza.

Z pobliskiego lasku brzozowego doszedł go krzyk dziecka. Był to dla niego znak do szału. Mimowoli prawie pobiegł w kierunku głosu i znalazł dziecko, o które nikt się nie troszczył, zapłakane, trzepoczące nóżkami — w wózku, bez poduszek. Co chciał uczynić? Co go tu przypędziło? Fala uczuć i myśli wirem porwała te pytania.

— „Tobiasz! — zamordowała go — Lena — jej go powierzył — macocha, bez serca“ — zgrzytał — „a jej bachor żyje“. Czerwona mgła opasała jego zmysły, przeszyły go dwa spojrzenia dziecięce; między palcami uczuł coś miękkiego, mięsistego. Słyszał rzężenie, piskliwe dźwięki, przeplatane ochrypłym krzykiem, nie wiedząc, skąd pochodzą.

W tem na mózg jego spadło coś, niby krople gorącego laku. Oprzytomniawszy, dosłyszał drgające w powietrzu echo dzwonu sygnałowego.

Nagle pojął, co chciał uczynić: odjął rękę od gardła dziecka, które wiło się pod naciskiem jego palców. Z trudem odetchnęło, poczem zaczęło kaszlać i krzyczeć.

— Żyje! Dzięki Bogu, żyje!

Zostawił je i pospieszył ku baryerze. Ciemny dym kłębił się po torze, wiatr przytłaczał go do ziemi. Za sobą słyszał dyszenie maszyny, podobne do urywanego, ciężkiego oddechu chorego olbrzyma.

Po chwili, gdy pierzchły obłoki dymu, Thiel rozpoznał pociąg, służący do przewożenia żwiru. W opróżnionych wagonach wracali robotnicy, którzy w dzień pracowali na torze.

Było ich około pięćdziesięciu, mężczyzn i kobiet. Wszyscy prawie stali, niektórzy bez czapek nawet. Wszyscy mieli zagadkowo uroczyste miny. Kiedy spostrzegli dróżnika, zaczęli szeptać między sobą. Starzy powyjmowali z ust fajki. Maszynista zeszedł na tor i przystąpił do Thiela. Robotnicy widzieli, że uroczyście ścisnął mu rękę, poczem Thiel wolnym, wojskowym niemal krokiem skierował się ku ostatniemu wagonowi.

Żaden z robotników nie śmiał do niego przemówić, mimo, że znali go wszyscy.

Z ostatniego wagonu wyjmowano Tobiaszka.

Nie żył.

Wysiadła i Lena, twarz miał niebieskawo-białą, pod oczami brunatne pręgi.

Thiel ani na nią spojrzał, ona jednak przelękła się na widok swego męża. Policzki miał zapadłe, rzęsy i brodę zlepione, włosy więcej, niż dotychczas, siwe. Na całej twarzy ślady zaschłych łez, przytem niepewne jakieś światło w oczach, które zgrozą ją przejmowało.

Przywieziono i nosze, aby na nich ciało przenieść.

Przez chwilę panowała przykra cisza. Thiel zapadł w głęboką, straszną zadumę. Ciemniało. Stado saren wskoczyło na tor. Kozioł stanął między szynami. Wykręcił ciekawie gibką swoją szyję — w tem rozległ się świst — i z błyskawiczną szybkością zniknął z całem stadem.

W chwili, kiedy pociąg miał ruszyć, Thiel stracił przytomność.

Zatrzymano pociąg powtórnie i zaczęto się naradzać, co czynić. Postanowiono złożyć na razie martwe ciałko w budce, a dróżnika, którego żadnym środkiem ocucić nie było można, na noszach przetransportować do domu.

I tak uczyniono. Dwaj robotnicy ponieśli omdlałego, za nimi szła Lena, która wciąż szlochając, z twarzą od łez mokrą, posuwała wózek ze swojem dzieckiem.

Kroczono naprzód szybko, ale ostrożnie, najpierw przez gęsty zagajnik, potem znów obok zagajników, w których blade światło księżyca nagromadziło się, niby w wielkich, ciemnych zbiornikach.

Nieprzytomny Thiel wydawał od czasu do czasu rzężenia, majaczył, kilkakrotnie zacisnął pięście, usiłując się podnieść z zamkniętemi oczami.

Dużo kosztowało trudu, zanim go przez rzekę przeprawiono; potem trzeba było wrócić po Lenę i dziecko.

Na wzgórzu osady spotkali kilku jej mie-

sądzi, że dyrekcye lub zarządy znajdą kiedykolwiek sposobność i powód do ograniczenia ruchu towarowego w niedziele lub święta. Dla nich zawsze znajdzie się „nadzwyczajna“ potrzeba, która przytrzyma robotników w służbie przez cały czas, przeznaczony niby na odpoczynek. I tak ostatni przepis rozporządzenia zadaje stanowczy cios całej tej reformie, która przepisana i przeprowadzona uczciwie, mogłaby wreszcie przynieść jakieś korzyści służbie kolejowej.

Nowe rozporządzenie ministeryalne nic nie przynosi nowego; a będąc przytem pierwszym krokiem na drodze reform ministerstwa kolejowego, jest zarazem najlepszą wskazówką dla kolejarzy, czego się po p. Guttenbergu można spodziewać. Takie projekty reformatorskie muszą wywołać tylko stanowczy protest ze strony zorganizowanej służby kolejowej.

PRZEGLĄD.

Towarzysze! Kolejarze! Pierwszy maja zawitał do nas znowu z całą zwyczajną potęgą wspaniałości, pełny świeżej woni wiosennej, jaśniejący kwiatem życia i zielenią nadziei! Dzień święta robotniczego kąpie się dziś znowu w ożywczych promieniach słońca, roznosząc wszędzie pragnienie lepszego życia i wiarę w lepszą przyszłość. Olbrzymia masa ludu powstaje silna, młoda i wesoła, z piętnem stanowczości i energii na czole i o błyszczącym wzroku. Z tą silną wiarą, że nikt się nam oprzeć nie zdoła, stajemy dziś wszyscy w jednym szeregu, i śmiało, głośno a dobitnie obwieszczamy światu nasze żądania. Wysoko powiewa nasz sztandar, unosząc ze sobą nasze hasła majowe: prawa polityczne i swobody ekonomiczne; wolność i braterstwo wszystkich ludów!

A kiedy dzień dzisiejszy minie, to dla nas zostanie na zawsze w pamięci jego doniosłość i piękność. Zostanie nam po nim nowa chęć do pracy i postanowienie dalszej walki za nasze ideały. Dzisiejszy dzień żegnać będziemy w tej myśli i z tą nadzieją, że następny pierwszy maja będzie jeszcze wspanialszy, jeszcze potężniejszy.

Kolejarze! Gdziekolwiek dziś jesteśmy, jedna myśl o dzisiejszem święcie łączy nas wszystkich i jeden okrzyk wzbija się z pełnej piersi naszej:

Niech żyje pierwszy maja!

Spoczynek niedzielny na kolejach, który niby miał być obecnie częściowo przeprowadzony rozporządzeniem ministerstwa kolejowego, doznaje nowych przeszkód ze strony — węgierskiej prasy urzędowej. Oto krzyczy ona, że minister nie porozumiał się wcale z rządem węgierskim, a ugoda austro-węgierska powiada, że tylko takie zmiany na kolejach są ważne, które wprowadzono po obopólnem porozumieniu się obu rządów. Jest więc nowy przyczynek do owego rozporządzenia ministeryalnego, którego wartość omawiamy obszernie na innem miejscu. P. Guttenberg nie uczynił zadość żądanym formalnościom i okazał w tem albo zupełną nieznajomość umowy, którą, jako członek rządu, znać dobrze powinien, albo poprostu tylko to, że mu wcale na wprowadzeniu spoczynku niedzielnego nie zależy (co zresztą i z innych wynika okoliczności). W każdym razie co do owego protestu ze strony Węgrów zaznaczyć należy, że razby już należało zerwać z polityką, która wszelki postęp w Austryi czyni zależnym od barbarzyńskich instynktów węgierskiego rządu.

Nagły wniosek w sprawie rozwiązania organizacyi kolejarzy wejdzie w tych dniach na porządek dzienny obrad parlamentarnych. Posłowie socyalistyczni nie będą z pewnością żałowali słów, aby, korzystając z swobody parlamentarnej, wyrazić dosadnie całe oburzenie i gniew, jakim tchnie 24.000 austryackich kolejarzy przeciwko p. Guttenbergowi. Przemowy naszych posłów wykażą publicznie prawdziwe znaczenie owego zamachu na organizacyę kolejową: wykażą jedyny powód jego, osobistą nienawiść ministra do zorganizowanych kolejarzy. I doprawdy, ciekawą jest rzeczą, jak stronnictwa parlamentarne będą się zachowywały wobec tego niesłychanego faktu; czy znajdzie się taka partya, która będzie śmiała stanąć w obronie ministra, działającego na swym urzędzie z osobistej zemsty. Może tylko jedno Koło polskie zdobędzie się na tę odwagę, jako partya, która już nic nie ma do stracenia. Ale p. Guttenberg będzie podczas debaty nad nagłym wnioskiem w bardzo przykrem położeniu: będzie musiał odpowiadać na fakty faktami, a tych zmyślać nie można, ani zbyć ogólnikami lub frazesami. Walka, którą wydał p. Guttenberg, może się dla niego samego źle skończyć. I przynajmniej to jedno będzie pewnem i sam sobie to będzie musiał powiedzieć, że cokolwiek mu przyniesie debata parlamentarna, będzie w tem tylko jego własna wina.

Parlament rozpoczął obrady po świętach dnia 28 kwietnia. Na porządku dziennym jest mnóstwo wniosków nagłych, między temi jeden w sprawie rozwiązania organizacyj kolejowych. Nagłe te wnioski sprawiają dużo kłopotu rządowi i partyom rządowym. Rząd mianowicie nieraz biada w swoich pismach, że nagłe wnioski tamują skuteczną działalność parlamentu, że nie pozwalają rządowi wnieść bardzo ważnych projektów ustawowych i t. p. Ale rzeczywisty powód tej niechęci rządu do nagłych wniosków jest inny: nie chęć uszczęśliwienia ludów austryackich nowemi ustawami, ale jedynie obawa przed krytyką. Hrabia Badeni obawia się przedstawienia obrazu jego rządów, które mu z pewnością przysporzy wiele ciężkich chwil; nagłe wnioski uderzają w najsłabsze strony osławionego badeniowskiego systemu rządzenia i może nie znajdzie się taka większość parlamentarna, któraby te wszystkie okropności chciała wziąć na swoje sumienie. Oto dlaczego rząd tak biada: nagłe wnioski mogą hr. Badenego zmusić ponownie do wniesienia dymisyi, która tym razem może się skończyć inaczej, niż pierwsza...

Upaństwowienie półn.-zach. kolei. Jak wiadomo rząd z początkiem r. 1896 chciał zawrzeć z koleją półn.-zach. ugodę o kupno kolei, mocą której zapłaciłby o jakie 20 do 25 milionów ponad wartość. Parlament jednak nie odważył się zatwierdzić tej ugody i w ten sposób państwo uwolnione zostało od obowiązku złożenia tak znacznego podarunku towarzystwu półn.-zach. kolei. Ale z debaty parlamentarnej z owego czasu pozostały nam bardzo ciekawe szczegóły, które obecnie po ogłoszeniu bilansu półn.-zach. kolei mają dla nas niezmierną wagę. I tak referent Szczepanowski, zalecając przyjęcie ugody, powiedział, że dochód, który się zapowiada na r. 1896, „wynagrodzi z pewnością kilkakrotnie mającą się opłacić teraz przewyżkę.“ Tymczasem rachunki jednej z gałęzi kolei półn.-zach. za r. 1896 wykazują zmniejszenie się dochodów o 41.337 złr. w porównaniu z r. 1895. Ładny więc byłby zysk dla państwa! I p. Guttenberg i Biliński, którzy tak gorąco bronili ugody z koleją półn.-zach. mogą się teraz przekonać, jak korzystną była ona dla państwa. Ale w sprawie upaństwowienia tej kolei jest jeszcze drugi wzgląd, który również mnóstwo strat przynosi państwu. Oto państwo, pomimo, że ma już od r. 1895 prawo do wykupienia tej kolei, dotąd ciągle z tem zwleka i w ten sposób dobrowolnie traci co rok przynajmniej 140.000 złr., powiększając wciąż cenę wykupu. Dziwne to postępowanie niczem nie da się wytłomaczyć, jak chyba tylko szczególnemi względami dla bogatych akcyonaryuszy kolei półn.-zachodniej. Rzecz naturalna, że takie względy nas obchodzić nie mogą: państwo, które wyśrubowuje ciągle wyżej śrubę podatkową dla pośrednich podatków, nie może pozbawiać się dobrowolnie dochodów, jakieby mu dało przejęcie pod swój zarząd owej kolei. To też całą tę sprawę podniosą w parlamencie posłowie socyalistyczni i zobaczymy, czem się wówczas będą tłomaczyli ci wielcy mężowie stanu, pp. Guttenberg i Biliński.

Spoczynek niedzielny w Austryi istnieje — podług ustawy — wszędzie, gdzie tylko nie przeszkadza jego zaprowadzeniu wyjątkowy charakter samego przemysłu, albo interes ogólno-publiczny. Tymczasem z końcem kwietnia ukazało się rozporządzenie ministra skarbu, które zezwala na pracę niedzielną we wszystkich hutach żelaznych. Daremnoby szukałoby się tutaj powodu, przewidzianego przez ustawy; p. minister wynalazł powód nowy, a mianowicie konkurencyę między swymi fabrykantami. Dotąd bowiem na podstawie ustawy przemysłowej można było pracować w niedzielę tylko we wielkich hutach, bo tam charakter fabrykacyi nie pozwalał na przerwę. Użalali się na to bardzo mniejsi przedsiębiorcy — i obecnie dokazali swego, uzyskawszy również pozwolenie niedzielnej pracy. Tak rząd, który niedawno jeszcze w mowie tronowej przyrzekł zająć się ustawodawstwem robotniczem, sam teraz (nawet wbrew ustawie) robi ustępstwa przedsiębiorcom na koszt robotników! To jest nasz postęp...

Dr. Karol Lueger, przywódca antysemitów wiedeńskich, został obrany burmistrzem Wiednia i zatwierdzony na urzędzie. Oto koniec historyi tego „wielkiego“ męża, niedawno jeszcze gwałtownego opozycyonisty, teraz już przyjaciela i podpory Badeniego. Partya, zwąca się szumnie chrześciańsko-socyalną i przyrzekająca uratować nietylko drobnego przemysłowca, ale i robotnika — dopięła swego, bo wywalczyła dla siebie kilka wysokich urzędów miejskich (nawiasem mówiąc, dobrze płatnych). Jeszcze tylko jedno krzesło w gabinecie choćby hr. Badeniego, a wszystkie frazesy i gorące słowa mówców antysemickich z niedawnych czasów przedwyborczych ulecą i prysną jak bańka mydlana, pozostawiając tylko niemiły zapach — blagi. Wyborcy wiedeńscy, którzy reprezentantów takiej partyi wysłali do parlamentu, będą mieli teraz najlepszą sposobność przekonać się o ich wartości. Można być pewnym, że zawiedzeni przemysłowcy-proletaryusze i otumanieni „chrześciańsko-socyalni“ robotnicy poznają wreszcie, gdzie znajdą opiekę i ratunek.

Chrześciańsko-socyalni pragną koniecznie złapać wiedeńskich kolejarzy w sidła swojej organizacyi. Działają przytem bronią, która jest dla nich charakterystyczną: rozrzucają najpodlejsze oszczerstwa na socyalnych demokratów, wyszukują i wygadują niestworzone historye itd. Ale najbardziej znamiennem jest, że agitacyę na ich rzecz prowadzą rzeczywiste wyrzutki społeczeństwa kolejowego, bo mianowicie ludzie, których poprostu wyrzucono z organizacyi socyalno-demokratycznej za rozmaite brudne sprawki. Takie indywidua występują teraz na czele agitacyi chrześciańsko-socyalnej, i nic dziwnego, że rzucają się przy tej sposobności na tych, których ich w swojem gronie cierpieć nie chcieli. Ludzie ci liczą na to, że socyaliści nie potrafią bez organizacyi trzymać się razem i że ich zdołają łatwo wciągnąć. Ale mogą być pewni, że socyalna demokracya rychło położy koniec ich nikczemnej agitacyi.

Moralne znaczenie kolejowego strejku szwajcarskiego. Pod tym tytułem zamieszcza „Szwajcarska Gazeta Kolejowa“ artykuł, z którego wyjmujemy następujące porównanie położenia kolejarzy szwajcarskich przed strejkiem i po strejku: „Przed strejkiem walczący z codziennemi troskami personal, drgczony, a więc niezadowolony, ponury, zrozpaczony, pozba-

---

szkańców, którzy wieść o nieszczęściu natychmiast roznieśli.

Ruch powstał wśród całej kolonii.

Przed znajomymi Lena zaczęła znowu wywodzić swoje żale.

Z trudem wniesiono chorego po schodach do mieszkania i natychmiast złożono go w łóżku. Robotnicy wrócili po Tobiaszka.

Starzy doświadczeni ludzie poradzili zimne okłady. Lena usłuchała wskazówki, wypełniając ją pilnie i ostrożnie. Maczała ręczniki w zimnej wodzie studziennej, odświeżając je natychmiast, gdy przeszły ciepłem rozpalonego czoła. Z trwogą obserwowała oddech chorego — zdawało jej się, że z każdą minutą oddech ten staje się równiejszy.

Wzruszenia doznane zmęczyły ją jednak bardzo, postanowiła tedy zasnąć trochę, spokoju atoli nie znalazła. Zdarzenia dnia stały jej przed oczami, bez względu na to, czy zamykała lub podnosiła powieki. Dziecko spało, wbrew zwyczajowi swemu, mało się o nie troszczyła. Wogóle stała się jakąś inną. Ani śladu dawniejszego zuchwalstwa. Tak, ten chory człowiek o bezbarwnem, od potu błyszczącem obliczu, opanowywał ją we śnie.

Chmura zakryła kulę księżyca, mrok zaległ w pokoju, Lena słyszała tylko jeszcze ciężki, lecz równy oddech męża. Rozważała, czyby nie zapalić światła. Robiło jej się jakoś straszno w ciemności; chciała się podnieść, wszystkie członki ciążyły jej ołowiem, powieki zapadły, zasnęła.

Gdy po upływie kilku godzin robotnicy wrócili z trupem dziecka, znaleźli drzwi domu otwarte. Zdziwieni, weszli na schody, lecz i tu drzwi stały otworem.

Kilkakrotnie zawołali Lenę, odpowiedzi nie było. Potarto zapałkę o ścianę, mignięcie światła odsłoniło widok straszliwy.

— „Morderstwo, morderstwo!“

Lena leżała we krwi, z twarzą do niepoznania zmienioną, z roztrzaskaną czaszką.

— Zamordował żonę, żonę zamordował!

Rozbiegli się, tracąc głowy, nadeszli sąsiedzi, jeden z nich potrącił o wózek.

— Święty Boże! — odskoczył, pobladły, ze spojrzeniem osłupiałem od zgrozy. Leżało tu dziecko z podciętem gardłem.

Dróżnika nie było; poszukiwania, przedsięwzięte tej samej jeszcze nocy, pozostały bezskuteczne. Nazajutrz strażnik, pełniący służbę, znalazł Thiela na torze, między szynami, na tem samem miescu, gdzie pociąg zmiażdżył Tobiaszka.

Brunatną czapeczkę trzymał w objęciach, pieszcząc ją bezprzestannie, jakby istotę żywą.

Strażnik zadał mu kilka pytań, odpowiedzi jednak nie otrzymał: wkrótce wiedział, że ma do czynienia z obłąkanym.

Kilku mężczyzn usiłowało odwieść go za pomocą łagodnej perswazyi z szyn; niestety — bez skutku.

Pociąg pospieszny, który w tym właśnie czasie przechodził, musiał stanąć; dopiero przewadze jego personalu udało się gwałtem oddalić z toru chorego, który też wkrótce straszie zaczął szaleć.

Związano mu ręce i nogi i pod dozorem przywołanego żandarma odstawiono do więzienia śledczego w Berlinie, skąd go jednak już nazajutrz do oddziału dla obłąkanych, w szpitalu Charité, przewieziono. Do ostatniej chwili trzymał brunatną czapeczkę w rękach, otaczając ją zazdrosną troskliwością i czułością.

KONIEC.

wiony wszelkich praw, a przytem upadający pod olbrzymim ciężarem obowiązków; personal, który, pomimo przeciwnych przekonań, musiał być sługą kapitalistycznego wyzysku, kapitalistycznych form, idei i praw kapitalistycznych; personal, co, wbrew swej woli, podpierać musiał walący się porządek społeczny, a sam cierpiał srogo pod despotyzmem, więzieniem myśli, biurokratyczną niewolą duchową i tyranią; taki personal był moralnie umarłym.

A po strejku: personal, który jako złożony z ludzi, przywróconych do praw naturalnych, wolny co do myśli i przekonań, bez pana i pachołka spełnia wiernie obowiązki z radosnem uczuciem i świadomością osobistej godności; personal, który spokojnie, z godnością dążyć będzie do udoskonalenia jako pracownik i jako człowiek i dodatnio będzie wpływał na otoczenie. Taki personal stoi na moralnej wyżynie, na stopniu ludzkości. — i te to zdobyte właściwości stanowią nieocenioną moralną wartość strejku". — Baczne przeczytanie tych uwag przyda się bardzo naszym kolejarzom: jak tam przez strejk, tak u nas za pomocą silnej, trwałej organizacyi zdobędą sobie kolejarze tę samą wartość moralną, jaką zdobyli szwajcarscy towarzysze.

Pod pręgierz.

Kraków. (Z ogrzewalni). Nieraz już opisując nadużycia i wybryki najrozmaitszych werkfirerów, werkmeistrów, naczelników itp., zadawaliśmy sobie zupełnie poważnie pytanie: Na co są właściwie zarządy kolejowe? Czy dyrekcya tylko w tym celu istnieje, aby dać kilku karyerowiczom wygodne fotele, złote kołnierze — i ładną pensyjkę? Czy też ma to być rzeczywiście zarząd spraw kolejowych, strzegący interesów kolei i jej funkcyonaryuszów? Jesteśmy dziś znowu w tem „szczęśliwem" położeniu, że możemy podać fakty, stwierdzające silnie słuszność powyższych pytań. Pod bokiem dyrekcyi krakowskiej, w jej zakresie działania, dzieją się rzeczy, kwalifikujące się wprost przed kratki sądowe. Jakubowski poszedł wprawdzie z Krakowa (bośmy go już zrobili niemożliwym), ale przez to powietrze jeszcze nie jest zupełnie oczyszczone: na jego miejsce wysuwa się figura innego werkfirera, cieszącego się szczególnemi względami naczelnika ogrzewalni, p. Jarockiego. Jestto p. Trzetrzewieński, rękawicznik z zawodu, który nie wiedzieć jakim cudem (znowu dowód wszechwładzy protekcyi) dostał się na posadę werkfirera, a otoczony troskliwą opieką p. Jarockiego, rządzi obecnie, jak szara gęś, całą ogrzewalnią. Cały personal ogrzewalni, palacze i maszyniści, padają ofiarami jego rządów i są przedmiotem najnikczemniejszego wyzysku z jego strony. Werkfirer Trzetrzewieński jest bowiem najzwyczajniejszym wykpiwaczem, który pod najrozmaitszemi pozorami, zapomocą najrozmaitszych sztuczek wyłudza pieniądze od najbiedniejszych swoich „podwładnych". Dla maszynistów urządził w swojem biurze prostą kantynę: ciągłe śniadanka, pijatyki, wszystko naturalnie na koszt maszynistów; a biada temu z nich, któryby nie chciał ugościć p. werkfirera!... A już to, co wyprawia z biednymi palaczami, przechodzi wszelkie pojęcie. Niechno zwącha, że który sobie zaoszczędził przez kilkanaście lat małą sumkę na starość, albo, że odziedziczył jakąś chałupę, która się zowie szumnie „realnością", zaraz już kręci się koło tego nieszczęśliwca i wyłudza czy to pożyczkę, czy wprost „podarunek" za przyrzeczenie jakichś względów. Ale jeśli te z systematycznym cynizmem uprawiane łowy nie udadzą mu się przypadkowo, to zaraz leci do naczelnika, przedstawia swą ofiarę jako najstraszniejszego buntownika, socyalistę itd., i nakłada na niego najcięższe obowiązki. Niechby to był nawet słaby starzec, jeźli mu nie da przeznaczonego okupu, to będzie musiał nosić węgle na maszyny.... Dziwić się doprawdy wobec tego należy, że robotnicy ogrzewalni zachowują jeszcze na tyle zimnej krwi, aby znosić szalbierstwa i szykany takiej kanalii. Sucha łaźnia, którą mu sprawił jeszcze w zeszłym roku jeden z pucerów, doprowadzony do ostateczności, wyleciała mu już może z pamięci. I taki człowiek może zapomocą intryg rozrządzać losem uczciwych rodzin robotniczych, może je pozbawiać dowoli chleba i wtrącać w nędzę! Czy dyrekcya krakowska będzie milczała wobec podniesionych faktów? Wątpimy. Znoszenie takich nikczemności w zarządzie kolei byłoby już stępieniem najpierwszych zasad uczciwości.

Podgórze. Jakich faworytów wybiera sobie dyrekcya krakowska, świadczy o tem najlepiej kierownik pociągów w Podgórzu, niejaki Południowski. Donoszą nam ludzie, którzy go znają bardzo dobrze, że jestto nadzwyczaj marna kreatura, „szlacheckiego pochodzenia lizajło łap wpływowych osobistości, nałogowy pożeracz rumu" itd. — słowem, jakoby stworzony na faworyta i poplecznika dyrekcyjnego. Nie zajmowalibyśmy się wcale takiem godnem stworzeniem, gdyby nie to, że oburzeni jego błazeństwem i nikczemnem postępowaniem kolejarze podgórscy proszą nas o przestrzeżenie tego panka, iżby nadal nie pozwalał sobie na żadne napaści na nasze pismo i naszą organizacyę. Zwracamy więc uwagę p. Południowskiego, że jego zamiłowanie do rumu, jeśli się nadal będzie przejawiało w tej formie, jak dotąd, to może się dla niego bardzo źle skończyć. Może rum za mocny, albo jego głowa za słaba — mniejsza o to; przestrzegamy go tylko, że może trochę za późne będzie trzeźwienie się przed kratkami sądowemi, a później za kratkami więzienia...

Skawina. Tutejszy restaurator kolejowy, osławiony Kozłowski, znany jest z rozmaitych sztuczek, któremi wzbogacił się w krótkim czasie. Przybył on tu bowiem jako ostatni nędzarz, w łachmanach i żywił się najnędzniejszą strawą. Ale tu prędko stało się z nim coś dziwnego. Dotąd, gdziekolwiek był, wszędzie uważano go za próżniaka, niedołęgę; dopiero w Skawinie naczelnik tutejszy, odczuwszy w nim bratniego ducha, przylgnął do niego całem sercem i — jakoś dopomógł mu tak, że dziś posiada realność, spory mająteczek i na robotników patrzy z góry. Udając przytem niezwykle gorliwego katolika i pobożnego człowieka, nie waha się wcale zdzierać bliźniego i kosztem kieszeni najbiedniejszych robotników robić majątku. Jak sobie p. Kozłowski pozwala i używa, najlepszym dowodem jest np., że za litr piwa tutejszego, które w Krakowie kosztuje 16 ct., bierze tu 20 ct. Ale przyszła koza do woza. Dyrekcya krakowska widziała się wreszcie zmuszoną wdrożyć dochodzenie przeciw Kozłowskiemu, wskutek czego dalszy jego pobyt w Skawinie jest mocno zachwiany. Oddziałało to na niego tak przygnębiająco, że stał się ogromnie pokornym, a przed naczelnikiem i urzędnikami uskarża się, że mu w nogach „zgrzypie". Jestto jednak tylko chytry wykręt. Obawiając się bowiem przeniesienia, a więc i utraty intratnej restauracyi, stara się wszelkiemi sposobami utrzymać się w Skawinie. Stąd owo „zgrzypienie w nogach". My jednak, którzy troskliwie śledzimy stan zdrowia Kozłowskiego i widzimy, jak uwija się koło gospodarstwa, jesteśmy spokojni o jego zdrowie i możemy świetną dyrekcyę upewnić, że pupil jej cieszy się najwyborniejszem zdrowiem i śmiało — może być przeniesiony.

Przewrotowiec.

Kłaj. W naszej sekcyi jest naczelnikiem p. Jaworowski; jestto człowiek bardzo gładki i łagodny, jeżeli się go o nic nie prosi, ale jak tylko który z nas o co prosi, lub się użala, oho, już to nie ten, co był przed chwilą. Zaraz się obraża, staje się gburowatym i z owieczki przemienia się w gryzącego psa. Jednego razu np. wizer K. K. prosił go o podwyższenie płacy. P. naczelnik, nie zmieniając jeszcze dobrej miny, pyta się go: „A wiele ty masz, kochasiu, dziennie?" Wizer: „Ośmdziesiąt centów." Naczelnik: „Ośmdziesiąt centów? A kto tobie tyle dał?" — i woła zaraz banmajstra i jemu zadaje to samo pytanie. Banmajster odpowiada, że jeszcze za poprzedniego naczelnika, p. Macharskiego, wizer K. dostawał tyle. Dopiero p. naczelnik okropnie się zaczął dziwić, za co ten człowiek tyle pieniędzy bierze i powiedział mu, żeby miał ochotę odjąć mu, a nie dodać. Taksamo robotnicy robót konserwacyjnych prosili o podwyższenie płacy dziennej z 45 na 50 ct. P. Jaworowski młodszych wydalił z roboty, a starszym zapowiedział, że i im tak samo zrobi, jak nie będą spokojni. A mnie znowu, który te słowa piszę, za to, żem się użalał na strażnika, że mię zbił i na banmajstra, że źle ze mną się obchodzi, — zasuspendował! A więc ani prosić, ani użalać się nie wolno, bo p. naczelnik bardzo wrażliwy. Ale co najgorsze i najboleśniejsze dla nas wszystkich, to jest to, że do kościoła to już bardzo rzadko który zajrzy, chyba musi się bardzo prosić o pozwolenie. Strażnicy, którzy mają budki bliżej kościoła, to jak mają wolny teren, to mogą zajść na nabożeństwo, ale i tak dobrze muszą się oglądać, ażeby ich gdzie przełożony nie spotkał, bo zaraz ich pyta: a kto wam pozwolił, byście się oddalali z budki itd. A chociaż człek się tłómaczy, że ma wolny teren, to odpowiada, że musi się meldować, jak wychodzi. W taki sposób, jeżeli który idzie do kościoła w tym czasie, co ma spać, to się musi bać, jakby szedł kraść i jakżeż ten człowiek może się pomodlić? W innych sekcyach jest ogłoszone, że strażnicy mają w każdym miesiącu jednej niedzieli na przemiany pójść do kościoła i każdy strażnik ma przybite w budce na ścianie, w którą niedzielę ma dostać uwolnienie. Dlaczegóż u nas tego nie ma? U nas doszło już do tego, że jeden z banmajstrów powiada, iż budka to kościół, służba religia, a pociągi i przybory do sygnałowania to Pan Bóg! Otóż bardzo byłoby dobrze, żeby szanowna redakcya przypomniała p. Jaworowskiemu ten okólnik w sprawie chodzenia do kościoła, bo on i jego przecież obowiązuje. *Chłop cham.*

Płaszkowa. (Dobrana para). Dobranym kolegą naczelnika Ogonowskiego, który opisany należycie w „Kuryerze" z 1 grudnia 1896 r., wściekał się ze złości i odgrażał skargą, jest tutejszy urzędnik p. Myszal. Człowiek ten studyował, zdaje się, słownik grubiańskich wyrazów. Pozbawiony wszelkich uczuć ludzkich, wyrzuca z poczekalni wszystkich chłopów i robotników, nie pozwalając im pozostać w niej ani na chwilkę dla ogrzania się. Wyzywa przytem i krzyczy na całe gardło, zaczynając od psiakrew, chamy, bydło itd., a skończywszy na innych jeszcze najordynarniejszych wyrazach. Taka to jest „inteligencya" urzędnicza!... Jego starszy kolega, Ogonowski, jeszcze się nie poprawił, choć go już raz podaliśmy do „Kuryera. Oto niedawno znowu spowodował przeniesienie jednego wajchenwechtra za to, że mu się nie podobał. P. naczelnik sekował go ciągle i tak długo kopał pod nim dołki, aż go przenieśli. Później dziwią się tacy ludzie, jak Ogonowski i Myszal, że ich „smarują" po gazetach. Czyż nie lepiejby było, aby zamiast wściekać się ze złości i grozić, obaj ci panowie stali się porządnymi ludźmi? Możemy ich zapewnić, że wtedy damy im spokój, a może nawet, jak zasłużą, to i pochwalimy czasem...

Rzeszów. (Wypadek kolejowy). Kto zna choć nieco żmudną naszą pracę bez wytchnienia, kto choć nieco zastanowił się nad straszną odpowiedzialnością, jaką bez szemrania, stojąc jedną nogą w grobie a drugą w więzieniu, dźwigamy na naszych barkach, ten przyznać musi, iż zarządy kolejowe powinny same postarać się o zabezpieczenie nam pewnych praw, któreby nam mogły choć w części osłodzić i wynagrodzić ciężar niewdzięcznego zawodu. W Rzeszowie panuje taki system wyzyskiwania konduktorów ze strony pp. urzędników ruchu, że nie dziwnego, iż wobec zupełnego prawie braku odpoczynku, zdarzają się u nas coraz częściej wypadki nieszczęśliwe, z których jeden właśnie w dzisiejszym liście przytoczę:

Jeden z kierowników pociągu wyjechał dnia 10 kwietnia rano z Krakowa pociągiem pospiesznym nr 3 do Podgórza celem odebrania pociągu nr 87 II. Było jeszcze do tego czasu 1 godzina 24 minut. Ludzie przez ten czas znajdowali się pod gołem niebem podczas deszczu. Następnie z Podgórza do Rzeszowa jechali w służbie 8·44, wstrzymanie w Rzeszowie było 5·37, z tego trzeba odliczyć czas na oddanie pociągu, zniesienie rzeczy służbowych, kupli, latarek, manipulantki, ściąganie linki, zrewidowanie wozów przez ślusarzy stacyjnych i t. d. W kasarni znów trzeba się obmyć, przygrzać jakieś jedzenie, ponalewać sygnały, latarki, fasować olej, naftę, na co wszystko potrzeba zawsze tyle czasu, że bardzo mało zostało dla wypoczynku. Mimoto przeznaczono ten sam personal zaraz do odebrania pociągu nr. 162, który wychodzi z Rzeszowa o godzinie 6·39 wieczór. I oto pokazały się skutki wyczerpania personalu: hamulcy, niewyspani, zasnęli podczas jazdy i przejechali stacyę Tarnów (do której pociąg przybywa o godz. 1 w nocy) aż do zwrotnic wyjazdowych, którędy właśnie miał wjeżdżać pociąg nr. 63. Nieszczęście gotowe. W tem na 1½ wozu zaledwie zdołał maszynista z pociągu nr. 162 zatrzymać pociąg, dając sygnały gwizdawką, kontraparą i sypaniem piasku. Przy całem tem zdarzeniu, które tak łatwo mogło się przeobrazić w najstraszniejsze nieszczęście, był obecny p. Piasecki, nadinżynier, który w wielkim strachu krzyczał do ludzi, że się pozabijają. A przecież ten sam dygnitarz powiedział urzędnikom ruchu w Rzeszowie, żeby w razie, gdyby który z kierowników pociągu nie chciał zaraz odbierać pociągu, jego zawiadomili, „to on mu się już przysłuży, że mu się babka przyśni, a wujaszka będzie pamiętał". W powyższym wypadku mamy znowu jeden dowód więcej, jak to ci, co powinni stać na straży bezpieczeństwa jadących i personalu, sami nierozumnem postępowaniem narażają ich zdrowie i życie. Żeby też raz ci panowie nauczyli się czego z tych strasznych przykładów!...

Zagórzany. (Kto jest generalnym gospodarzem p. Szydłowskiego?) Podaliśmy w zeszłym numerze kilka ciekawych i pochlebnych szczegółów o gospodarce naczelnika Szydłowskiego, dzisiaj zajmiemy się nieco osobą jego naczelnego gospodarza. Jestto portyer tutejszy, Antoni Podgórski, który prędko dostał dekret na 350 złr. za to tylko, że pamięta o kurach, kaczkach i indykach p. naczelnika, zgania ich do kupy, trawkę im nosi i zwołuje swoim miłym głosikiem. Zresztą to najważniejsze, niech każdy robi to, do czego czuje zamiłowanie, ale w tem cała rzecz, że p. Podgórski każe robotnikom magazynowym wykonywać rozmaite roboty w polu. Kiedy trzeba okopać ziemniaki, zaraz na rozkaz wszechwładnego gospodarza ściągają robotnicy z motykami i dalej kopać ziemniaki dla p. naczelnika. Naturalnie, że traci na tem robota kolejowa, a robotnicy męczą się podwójnie, musząc wieczorami robić w magazynie, a w dzień na zagonach p. naczelnika. Dziwne doprawdy, stosunki i nieraz ciśnie nam się tu pytanie na usta, co ważniejsze: magazyny kolejowe, czy kartofle p. Szydłowskiego?

Monasterzyska. („Cywilizator" geschefts-manem). Ktoby się był spodziewał, że niewielką

sławę tej nędznej mieściny w ostatnich czasach wzbije do punktu kulminacyjnego tamtejszy naczelnik stacyi, „cywilizator“ gescheftsman Czarnożeński. Od dłuższego już czasu choruje on na szlachcica, któremu dyplom myszy zjadły, nie mogąc go zaś odnaleść, wścieka się i w brutalny sposób napada tamtejszą służbę, besztając i bijąc w „mordę“. Cywilizator ten ma jeszcze jednę słabą stronę, t. j., że umie w dosyć delikatny sposób robić geschefta z ruchliwymi żydami, prowadzącymi eksport drobiu do Prus, pobierając od nich tak zwane „dziubowe“, co przy olbrzymiej wysyłce znaczną sumkę „cywilizatorowi“ przynosi. Podejrzywa on nieraz służbę stacyjną, szczególniej magazynową, że się z nim owem „dziubowem“ dzieli, za co zazwyczaj ją napada w najohydniejszy sposób. Bawiąc przypadkowo w Monasterzyskach, stałem się mimowoli świadkiem podobnej sceny, jaką ów cywilizator z jednym z tamtejszych robotników magazynowych stoczył dla braku zaliczki za przesłany drób, która od miesiąca lutego do dziś nie nadeszła. Cywilizator ów, zacietrzewiony, miotał najobelżywsze wyrazy na tego człowieka, przyskakując ku niemu, lecz krępa i zdecydowana postawa owego człowieka pohamowała poniekąd cywilizatorski popęd p. naczelnika, który tym razem nie odważył się ściągnąć swej łapki cywilizatorskiej, by wymierzyć policzek i tylko z wściekłością wybełkotał: „napędzam pana“. Nie zajmując się dalej losem owego napędzonego murzyna kolejowego, przyłączyliśmy się do grona przypatrujących się tej scenie żydków, którzy coś okropnie podejrzliwie głowami kiwali i zacięty rozhowor prowadzili, a od których dowiedzieliśmy się wiele pięknych rzeczy, które się nam do opisów jego cywilizatorskiej mości przydadzą. To prawa strona medalu. Przystępując do lewej, musimy także coś wspomnieć o szanownej połowicy „cywilizatora“, która stacyjną służbę używa do posług domowych, mianowicie do noszenia wody, szurowania podłóg i t. d., a nawet pewnego razu, gdy deszcz zaczął padać, a służąca jej była w kościele, owa dama odważyła się stacyjnemu robotnikowi, odrywając go od pracy, kazać nieść parasol za panną do kościoła, a gdy robotnik ów z powodu nawału pracy, wzbraniał się tego, usłyszał: „jesteście w służbie, więc musicie!!!“ Czy dyrekcya ma jakiekolwiek pojęcie, do czego to się używa służby po stacyach, podczas gdy przy niejednym pociągu nie ma komu przesyłek z wozu wyładować i wiele innych rzeczy uskutecznić. By zaś tę panią od podobnych przykrości ze strony murzynów kolejowych uchronić, radzimy jej, by dając podobne rozkazy, nie zaniedbała brać czerwonej mężowskiej czapki, co jej pewnej powagi względem tych murzynów doda i pokorniejszymi uczyni; w przeciwnym razie nie ręczymy za skutek, a to tem bardziej, że dziś już i robotnicy przestali być niewolnikami podobnych babskich wybryków.

Nasz byt i nasza przyszłość.

Już dwa razy pisaliśmy o tem, czem jest konduktor prowizoryczny, w jakiem znaczeniu u władz kolejowych, — i zrozumieli pewnie wszyscy czytelnicy „Kuryera“, że nasz los gorszy od losu psa pańskiego.

Chcecie jeszcze dokładniej poznać nasze opłakane stosunki, to wam powiemy przedewszystkiem o naszych pomieszkaniach. Są one tak drogie, że przechodzi pojęcie ludzkie: my naturalnie płacić musimy, ile zażądają, a czy to możliwe, to poznacie zaraz, kiedy pomówimy o naszej pensyi. Na 1-go maja właściciele domów gotują się znowu, aby podnieść czynsz może o 1 albo i 2 złr. na miesiąc, ale świetna dyrekcya nie podniesie nam naturalnie ani o pół centa naszej nędznej płacy. Płaca ta wynosi 70 ct. dziennie, a więc 21 złr. miesięcznie; z tego dostajemy 20 złr. na rękę, „godzinowego“ 14 złr., a więc razem 34 złr. miesięcznie. Z tych pieniędzy opłacamy mieszkanie 8 złr., opał 4 złr. (i to tylko dla tych, co płacą fundusz prowizyjny — inni płacą drożej), światło 60 ct. miesięcznie (naturalnie tylko przy wielkiej oszczędności). Zostaje zatem 21 złr. 40 ct. na cały miesiąc; to ma nam wystarczyć na wyżywienie żony i 3 lub 4 dzieci, na ubranie dla całej rodziny, na książki dla dzieci, na różne inne drobne wydatki, bez których trudno się obejść. Co najważniejsza, że z tego musimy kupić sobie ubranie do służby, którego wcale nie dostajemy. Oprócz tego musi nam to wystarczyć na podróż, bo często jak trzeba dłużej czekać w kasarni na pociąg, to nikt nic nie daje, bo urzędnik powiada, że każdy musi mieć ze sobą przynajmniej na 3 dni.

Na wszystkie skargi z naszej strony, wy, panowie, macie tylko jedną odpowiedź: „jak wam źle, to możecie sobie pójść!“ Ale wy o tem, panowie, nie wiecie, że myśmy przynieśli ze sobą do służby kolejowej kilkadziesiąt reńskich, któreśmy dostali od ojców swoich lub żon swych, w nadziei, że kiedy dostaniemy dekret, to się to wróci. A tymczasem nic z tego: czekasz i czekasz, a tu, jak nie masz protekcyi, to nic z twojej nadziei.

Albo znowu powiadają, że niema miejsca u nas na konduktorów. A czy to prawda? Przecież widzimy, że dyrekcya wciąż się rozbija za ludźmi dla Podgórza. Jeżeli wreszcie mogą dekrety otrzymywać magazynierzy, wagenwerterzy, portyerzy, awizerzy i w. i. — to i dla nas znależć się one powinny, tembardziej, że służba nasza jest i uciążliwszą i bardziej odpowiedzialną.

Was to, panowie, gniewa, że my piszemy publicznie o naszych krzywdach, ale myśmy już dosyć mieli milczenia. Przecież tyle czasu byliśmy ślepi i niemi, nic nas nie obchodziło tylko służba i wy, panowie! Lecz dzisiaj nie nad swoją dumamy przyszłością, która leży w naszych rękach, lecz nad dobrem żon i dzieci naszych, które ledwo że mają czem ciało okryć. Tak, panowie, nasze pisanie, to nie zemsta, ale rozpacz, okropna rozpacz! Powiedzcie, czy myślicie, że my długo te męczarnie będziemy mogli znosić?! *Prowizoryczni z Podgórza.*

KRONIKA.

Konferencya galicyjskich kolejarzy odbyła się d. 25 kwietnia w lokalu redakcyi „Kuryera kolejowego“ pod przewodnictwem tow. Englischa. Omawiano sprawy, tyczące się organizacyi, agitacyi i prasy zawodowej, którą postanowiono popierać wszelkiemi siłami. Na konferencyę przybyło 18 delegatów z różnych stron kraju, między nimi tow. Tomschik z Wiednia.

Lwowscy kolejarze urządzili w niedzielę w ratuszu protestujące zgromadzenie ludowe, na którem referowali tow. pos. Kozakiewicz i dr. Diamand. Bardzo licznie zebrani kolejarze przyjęli ostrą rezolucyę referenta, wyrażającą protest przeciw rozwiązaniu stowarzyszeń kolejowych.

P. Deyma poszedł — przyszedł p. Wierzbicki i rzecz naturalna, że nic się dla nas nie zmieniło. Dyrektor Deyma nie mógł już utrzymać porządku w swoim zakresie, więc jako niezdolny do kierowania koleją — awansował do ministerstwa. Po p. Wierzbickim spodziewają się większej sprężystości i energii. Nam znany jest p. Wierzbicki ze Stanisławowa i wiemy, że nic tam nigdy dobrego nie zrobił. Ale jeśli może chce we Lwowie pokazać, co potrafi, to zwracamy mu uwagę na artykuły w naszem piśmie, tyczące się jego dyrekcyi, i zapowiadamy, że podamy mu sami materyał, który będzie się wprost prosił naprawy. Czy p. Wierzbicki zajmie się tem tak, jak należy, zobaczymy. W każdym razie niczego nie spodziewamy się po nim, a jeśli będzie tak postępował we Lwowie, jak na dawniejszym swoim urzędzie, może być pewny, że będzie miał w nas nieubłaganych wrogów i kontrolorów. Oto kilka słów, które dorzucamy do wspaniałego pożegnania, jakie mu podobno urządzili jego usłużnicy stanisławowscy.

Tuchowski naczelnik stacyi, p. Kowalski, uzyskał wreszcie zasłużoną nagrodę za swoje postępki, któreśmy swojego czasu podali w „Kuryerze Kolejowym“. Dyrekcya po przeprowadzeniu śledztwa uznała go widocznie winnym i przeniosła do Bochni, odciągając mu z pensyi 100 złr. Okazało się, kto prawdę pisze i kto zmusza do poznania jej nawet dyrekcyę krakowską. Podobno p. Kowalski chce jeszcze sprawę podać do sądu; my nic nie mamy przeciwko temu, a wyrok dyrekcyi będzie dla nas dobrą przepowiednią w tej sprawie.

W Krakowie istnieje szmata, zwąca się bezwstydnie „Głosem Narodu“, a będąca rzeczywiście stekiem najpodlejszych oszczerstw i obelg, rzucanych na lud, rdzeń narodu. Godnym tej szmaty „redaktorem“ jest p. Ehrenberg, który rzuca się jak wściekły na każdego uczciwego dziennikarza, denuncyuje, łże — i bawi się w pobożnisia. Niedawno spowodował niecnemi napaściami w piśmidle swojem rozprawę przeciwko redakcyi „Dziennika Krakowskiego“ o obrazę religii. Z powodu tej rozprawy, która zresztą skończyła się uwolnieniem oskarżonych, umieściła „Dziennik Krakowski“ ciekawe szczegóły z młodości „pobożnego“ p. Ehrenberga, które rzucają ciekawe światło na tego obrońcę religii i moralności. Oto redakcya „Dziennika Krak.“ jest w posiadaniu „poematu“ p. n. „Siedm grzechów głównych“, nadesłanego przez autora, p. Ehrenberga, na konkurs początkujących literatów. W utworze tym, będącym wiernem odbiciem ducha autora, autor wysławia każdy z siedmiu grzechów z osobna. Jestto zbieranina najobrzydliwszych myśli, jakie kiedykolwiek w mózgu znikczemniałego i rozpustnego człowieka powstać mogły, wydrwiwanie nietylko religii, ale wszystkich najświętszych uczuć ludzkich, wyśmiewanie pierwszych zasad moralności i etyki. I taki człowiek, któregoby należało właściwie odciąć od społeczeństwa, jak zarażonego, chce kierować opinią publiczną i mieć w niej poważanie! Najlepsze, że taka spodlona kreatura odważa się występować w szranki z uczciwymi ludźmi i obrzucać błotem uczciwe stronnictwa polityczne. Z takim przeciwnikiem nikt nie walczy i można nań czasem plunąć z obrzydzeniem, ale walczyć z nim i polemizować? Nigdy!...

W „Kuryerze Kolejowym“ z d. 15 lutego b. r. ukazała się korespondencya z Podgórza, uderzająca ostro na jednego z konduktorów za rzekome napadanie na organizacyą i za różne inne sprawki. Otóż obecnie dostajemy list z prośbą o sprostowanie tego wszystkiego, co — jak twierdzi autor listu — wynikło tylko z prostej nienawiści korespondenta do niego. Chętnie czynimy zadość życzeniu poszkodowanego na czci kolejarza, który zwłaszcza protestuje przeciwko temu, jakoby za pomocą lizania łap awansował, twierdzi zaś, że tylko pracą i zdawaniem egzaminów zasłużył sobie na awans. — Zwracamy się przy tej sposobności jeszcze raz z prośbą do naszych prenumeratorów, aby nie unosili się żadnym gniewem i osobistemi antypatyami, a donosili nam czystą tylko prawdę. Tyle jest strasznych a prawdziwych rzeczy na naszych kolejach, że nie potrzebujemy się wcale uciekać aż do wymysłów, które szkodzą zarówno nam samym, jak i niesłusznie obwinionym.

Burzliwe zgromadzenie kolejarzy odbyło się dnia 17 kwietnia w Wiedniu. Chodziło o wybór kilku przedstawicieli do zarządu instytutu prowizyjnego i zapomogowego kolei państwowych. Zgromadzenie zwołali chrześciańsko-socyalni kolejarze, ale członkowie rozwiązanego stowarzyszenia socyalno-demokratycznego i niezależnego urzędników zjawili się tak licznie, że wybrali nawet swoje prezydyum. Dało to powód do ustawicznej wrzawy ze strony chrześciańsko-socyalnych, która tylko dzięki taktowi socyalnych demokratów nie udaremniła zgromadzenia. Socyaliści i „verbandziści“ zgodzili się mianowicie na to, aby kilka miejsc odstąpić antysemitom i w ten sposób zdołali przeprowadzić wybór wszystkich członków prócz jednego. Ta jedna kandydatura stała się kością niezgody i sprowadziła w końcu z powodu ogromnego krzyku rozwiązanie zgromadzenia.

Rząd-przedsiębiorca. Kto czytał uważnie „Kuryera“, z pewnością wie już obecnie bardzo dobrze, że rząd austryacki, jako przedsiębiorca, odznacza się najgorszemi zaletami, i że zamiast świecić dobrym przykładem prywatnym fabrykantom, sam owszem daje „z góry“ najgorszy przykład. We wszystkich fabrykach rządowych w Austryi praca wynosi 12 godzin na dobę, podczas gdy w niektórych prywatnych trwa 11, 10, 9, lub nawet 8 godzin. W krakowskiej fabryce tytoniu również da się wkrótce uczuć dobroczynna ręka państwa-kapitalisty. Sprowadzają tu mianowicie maszynę do robienia papierosów, która ma produkować dziennie tyle, ile dotąd wyrabiano, ale z mniejszą ilością rąk roboczych. Czas pracy zostanie ten sam, a jedyny „postęp“ będzie polegał na zniżeniu płacy i wyrzuceniu z roboty pewnej części robotnic. — Albo znowu przykład z kolei borysławskiej. Kolej ta daje rządowi dziennie 5000 złr. dochodu, licząc po 50 złr. za jeden wagon ropy naftowej, której tu ekspedyują dziennie po 100 wagonów najmniej. Pomimoto urzędnicy kolejowi, płatni niesłychanie licho, nie mają nawet gdzie spać. Część mieszka w Drohobyczu, jeden śpi w poczekalni II. kl., wstrętnie brudnej i zapuszczonej. Poczekalnia III. kl. jeszcze naturalnie brudniejsza, niemyta, bez drzwi i okien. To nic, ale za to pieniążki płyną! Niema co mówić, przykład piękny!

Pięciogodzinny normalny dzień roboczy dla koni. — W Niemczech odrzucono w parlamencie projekt socyalnych demokratów zaprowadzenia 8—godzinnej pracy. W Austryi najrozmaitsze sfery opierają się również podobnemu „przewrotowi“. Rosya natomiast jest pod tym względem postępowsza. Tak n. p. na petersburskich tramwajach zaprowadzono pięcio—godzinny dzień roboczy dla — koni, z warunkiem, że to jest maximum pracy, jaką można wymagać od koni, gdy się chce je utrzymać przy zdrowiu. Woźnice, konduktorzy i inni, zatrudnieni na tramwajach, będą i nadal pracowali dziennie 12 i 14 godzin. Całkiem naturalnie. W wieku kapitalizmu ludzie są tańsi, a konie drogie. I to zowie się „chrześcijańskim porządkiem“!

Pokwitowania.

Na fundusz prasowy złożyli: Wierny — 20, M. P. —·20, J. M. —·15, P. S. — 10, K. K. — 30, J. Ja. —·30, Sch. — 10, T. P. —·10, Fr. Nal — 25, Tokarz —·08. Razem 1·78.

Odpowiedzi Redakcyi.

Korespondentów naszych prosimy o cierpliwość, brak miejsca nie pozwolił nam pomieścić wszystkiego.

Zwracamy również przy sposobności uwagę wszystkich, że tylko te sprawy mogą znaleść uwzględnienie, które nadesłano nam przynajmniej na trzy dni przed [illegible]

Druk A. Słomskiego w Krakowie. Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Tomasz Tokarz